



Roma Gubern

Tren i Ferrocarril



La rueda.

El ferrocarril, que a la seva versió industrialitzada i moderna va ser obra de l'enginyer britànic George Stephenson en els primers anys del segle XIX, va revolucionar els usos i costums de la societat vuitcentista, de la mateixa manera que el cinema transformaria la mentalitat i els hàbits de la societat del segle posterior. Tant la locomotora d'Stephenson com el cinematògraf Lumière foren dos fills de la gran revolució industrial i científica que es consuma entre l'inici i el final del gran segle que assisteix a l'ascens polític de la burgesia i a l'entronització de l'ideal de l'*homo faber* i de la mística optimista del progrés ininterromput del nou model social. El ferrocarril permet a l'home desplaçar-se veloçment per l'espai i eixampla d'aquesta manera la seva informació òptica i el camp de les seves experiències personals. Cent anys més tard, el cinema multiplicarà aquestes potencialitats amb els infinits viatges imaginaris que l'espectador practica des de la seva butaca immòbil i per mitjà de la pantalla. El cinema va venir a ser, d'alguna manera, una superació fantàstica de la funció viatgera del ferrocarril, eixam-

plant fabulosament per l'home el camp dels seus desplaçaments imaginaris en l'espai i en el temps. Per això, els Lumière l'anomenaren, amb intuïció genial, el "gran viatger".

Vehícle emblemàtic i símbol dels prodigis mecànics de la nova societat industrial, la imatge del ferrocarril va impressionar vivament la sensibilitat dels pintors més avançats del segle XIX i la seva presència es troba sense esforç a nombrosos llenços i làmines de la segona meitat del segle. A Claude Monet devem, per exemple, els quadres titulats *Tren en la nieve* i *La estación de Saint-Lazare*, mentre Edouard Manet és autor de *En la estación*. I un artista francès menys notori que els que acabam d'anomenar, Georges d'Espagnat, plasma a *La llegada de un tren a la estación*. El 1896, pràcticament el mateix enquadrament i el mateix punt de vista òptic que l'emprat per Lumière a la seva famosíssima cinta pionera. *L'arrive d'un train*, filmada a l'estació de La Ciotat, de Lyon, el 1895. És sabut que de tot el repertori de pel·lícules produïdes per Lumière, la que més va impressionar més violentament el públic de la seva època fou precisament *L'arrive d'un train*, de tal forma

que, quan avançava la locomotora en direcció a la càmera, els espectadors, víctimes de la il·lusió d'autenticitat provocada per la fotografia en moviment, eren presos d'un reflex de fuga davant la màquina que pareixia disposada a saltar de la pantalla a la platea. Aquest és el més gràfic i espectacular exemple del que els teòrics del cinema anomenaran, anys més tard, la "impressió de realitat" del mitjà.

Amb el seu ull documental, la càmera de Lumière havia registrat el primer testimoni cinematogràfic de la civilització maquinista, a través del vehícle més representatiu del progrés industrial del segle. I aquesta troballa fou tan aplaudida que pràcticament no hi va haver país europeu que no iniciés els seus primers passos cinematogràfics amb un homenatge a l'invent de Stephenson. A Itàlia, per exemple, el pioner Italo Pacchioni es va estrenar amb *Un arrivo del treno nellastazione di Milano* (1896), mentre el català Fructuós Gelabert filmava el 1898 *Llegada de un tren a la estación de ferrocarril del norte de Barcelona*. El tema del tren resultaria tan fascinant i productiu per aquests pioners, que a la filmografia de Gelabert hi trobam encara ara títols com *De*



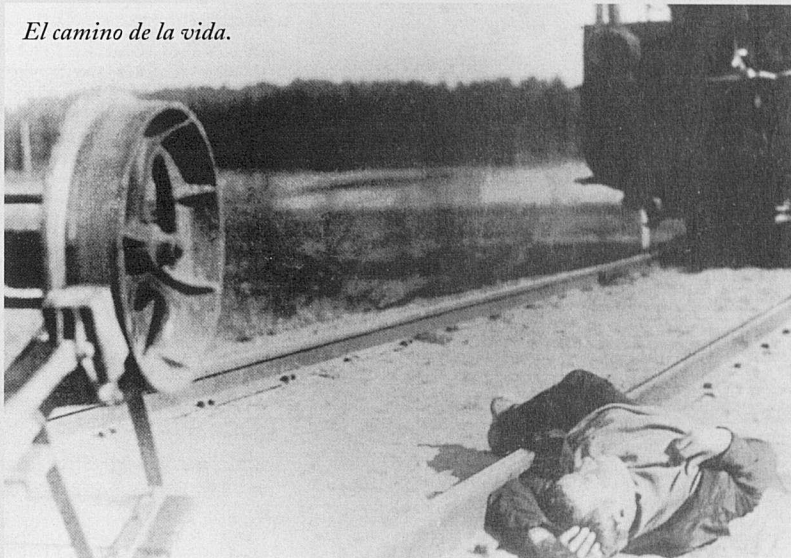
Si el ferrocarril va entrar en el cinema per la via del documental, prompte s'integraria en el cinema de ficció i d'aventures, i això va ocórrer precisament en el país dels grans espais i de les grans distàncies, els Estats Units d'Amèrica...

Gerona a olot en ferrocarril, filmat l'any 1911. D'aquesta manera es retrobaven per primera vegada a la història un mitjà de transport de masses (el tren) i un mitjà de comunicació de masses (el cinema), amb un reiterat homenatge del segon cap al primer i amb la consciència de ser ambdós fills significatius del nou *homo faber* generat per la Revolució Industrial.

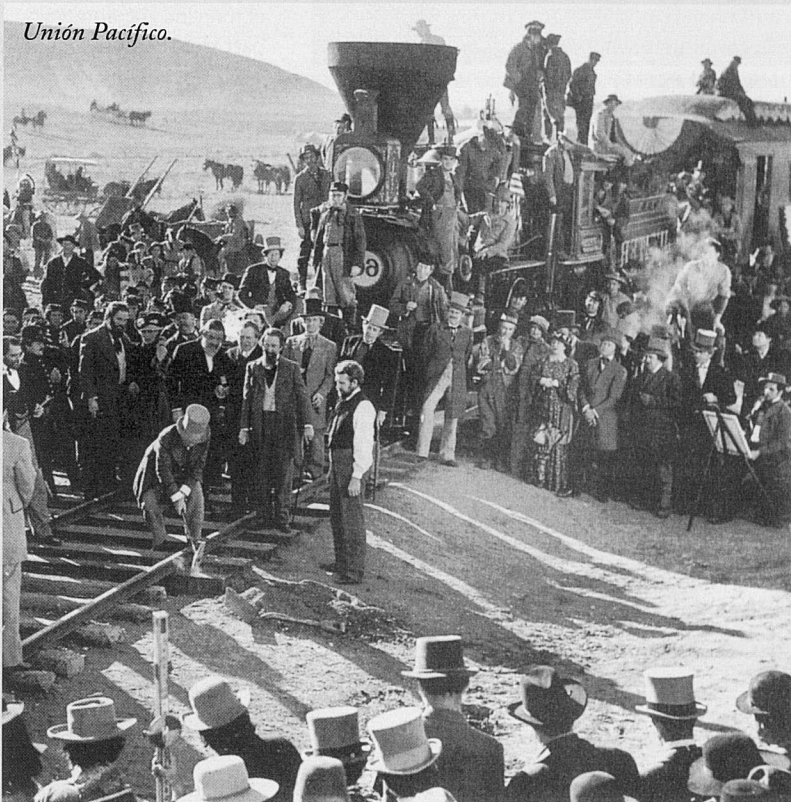
Si el ferrocarril va entrar en el cinema per la via del documental, prompte s'integraria en el cinema de ficció i d'aventures, i això va ocórrer precisament en el país dels grans espais i de les grans distàncies, els Estats Units d'Amèrica, en vigílies de convertir-se en la primera potència industrial del globus. Quan el ferrocarril havia substituït ja les llegendàries diligències en els seus agitats periples pels insegurs territoris de l'oest, el director Edwin S. Porter va tenir la fortuna d'utilitzar aquell vehicle per fer néixer un gènere nou en el cinema americà: el *western*. S'havia dit que la idea inicial de filmar *Asalto y robo de un tren* (*The great train robbery*, 1903) la va tenir Porter quan realitzava el documental ferroviari *The road of anthracite*. En qualsevol cas, la idea de reconstruir l'assetjament a un tren per una banda de bandolers a cavall, capitanejats per l'actor George Barnes, per a desvalisar la seva caixa forta i als seus viatgers, va ser una idea felicíssima que va suscitar nombroses imitacions, a les quals no va faltar *The little train robbery* (1905), del mateix Edwin S. Porter, i que consolidaren la fortuna comercial del gènere *western*.

Aquí cal recordar que el cavall fou l'únic sistema de locomoció eficaç en el vell oest —incloent les caravanes de carros amb veles i les diligències— fins a l'aparició de la instal·lació ferroviària. I així i tot després que el ferrocarril fes la seva aparició a aquelles terres, el cavall va seguir conservant una importància capital durant diverses dècades. Amb tot, aquest dualitat cavall-ferrocarril permet traçar una interessant divisòria entre els *westerns de cavall* i els *westerns de ferrocarril*, encara que ambdós naixeren conjuntament del citat *The great train robbery*. El primer gran *western* ferroviari fou la pel·lícula de Griffith *Salvada por el telégrafo* (*The lonedale operator*, 1911), en la

El camino de la vida.



Unión Pacífico.



El caballo de hierro.





El tema del ferrocarril va entrar, doncs, aviat en el western, i el qual mai més havia d'abandonar, fins al punt de dedicar-li tot un sketch, dirigit per George Marshall, en el compendi històric col·lectiu que va suposar el super-western La conquesta del oest...



Extraños en un tren.

qual la telegrafista d'una petita estació de l'oest, interpretat per la rossa i candorosa Blanche Sweet, és salvada de l'acorralament d'uns bandits pel seu nuvi i el seu pare, que acudeixen a salvar-la en una locomotora. A partir d'aquesta pel·lícula, en la qual Griffith va depurar fins a la perfecció la seva tècnica de l'"acció paral·lela" i del "salvament en el darrer minut", locomotora, velocitat i persecució formaran un trinomi famós, especialment gràcies al genial Buster Keaton pilotant l'any 1926 el seu *General*, argument exactament reproduït —per no dir plagiat— trenta anys després en el western *Héroes de hierro* (*The great locomotive chase*, 1956), de Francis D. Lyon.

Però el ferrocarril era susceptible de permetre altres tractaments diversos en el marc de la colonització de l'oest per part dels anglosaxons. Potser el wes-

tern ferroviari més famós del cinema mut fou *El caballo de hierro* (*The iron horse*, 1924), filmat per John Ford per a la Fox amb un pressupost de 280.000 dòlars, però que va reportar alguns milions de beneficis. L'eix de l'aventura va constituir-lo, en aquest cas, els esforços i competència entre la Union Pacific i la Central Pacific per a la instal·lació de la via fèrria transcontinental, tema èpic i col·lectiu en el qual Ford va inserir l'aventura individual de Davy Brandon (George O'Brien), qui, cercant a l'assassí del seu pare, viu un romanç amb una amiga de la infància — filla d'un executiu ferroviari — i acaba col·locant-se a la companyia.

El tema del ferrocarril va entrar, doncs, aviat en el western, i el qual mai més havia d'abandonar, fins al punt de dedicar-li tot un sketch, dirigit per George Marshall, en el compendi històric col·lectiu que va suposar el super-western *La conquesta del oest* (*or the west was won*, 1962) primer film de ficció filmat pel procediment Cinerama. No obstant això, tal vegada la millor síntesi dels temes vinculats al ferrocarril de l'oest i a la construcció de la seva via fèrria es trobi a *Union pacifico* (*Union pacific*, 1939), de Cecil B. De Mille. El seu argument és el següent: l'any 1862, durant la guerra de Secesión, comença la construcció de la primera instal·lació fèrria transcontinental, empresa en la qual hi treballa com a supervisor Jeff Butler (Joel McCrea). Butler coneix i s'enamora de Mollie Monahan (Barbara Stanwyck), filla d'un enginyer ferroviari. Però Dick Allen (Robert Preston), un jugador professional i antic amic de Butler, que ara treballa a les ordres del també jugador Sid Campeau (Brian Donlevy), ha estat contractat per un polític sense escrúpols que tracta d'impedir la instal·lació ferroviària. Dick Allen roba un comboi que transportava doblers de la companyia, però Mollie surt en defensa seva i el persuadeix perquè torni els doblers. Acomiadada de la seva feina en el servei postal, Mollie torna a trobar-se de bell nou amb Jeff Butler i Dick Allen a un tren fustigat pels indis. Són salvats finalment per les tropes de l'exèrcit, però Allen és assassinat per Campeau, qui també és mort. Finalment, el 10 de maig de 1869, les



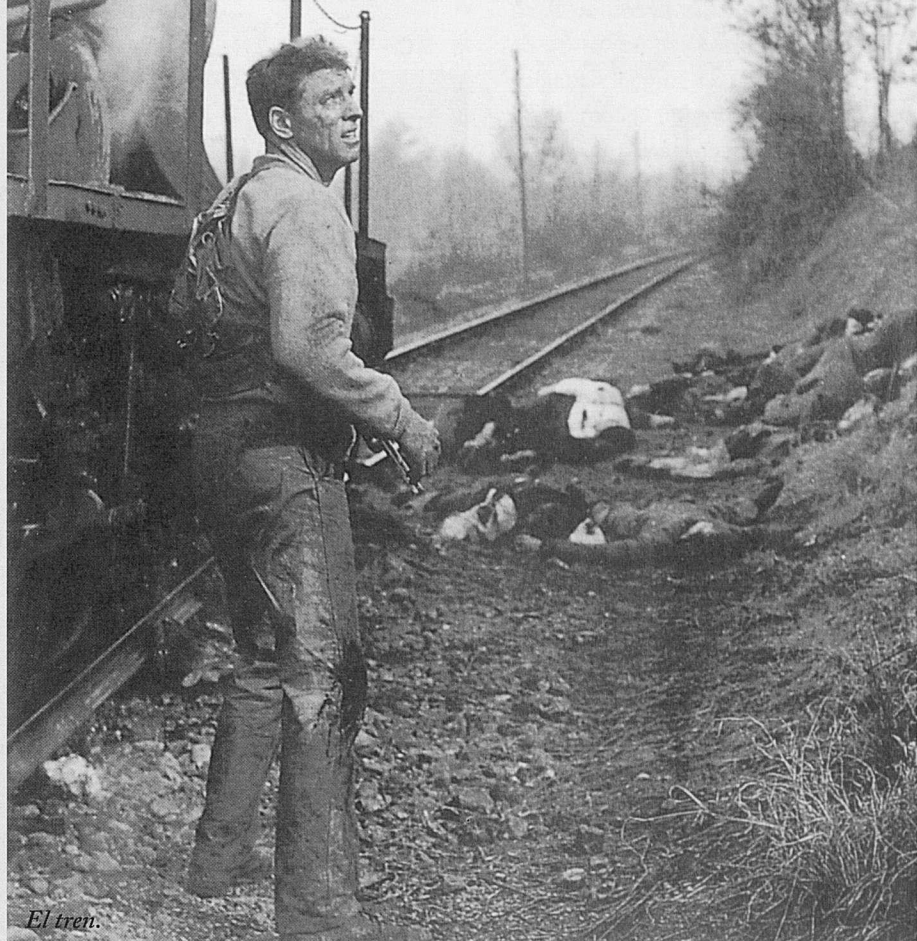
La conquesta del Oest.

línies de Central i d'Union Pacific se junten a Promontory Point en una emotiva cerimònia.

En aquest film-resum, encara més que *The iron horse*, apareixen tots els temes de la mitologia del ferrocarril: la gesta èpica de l'esforç col·lectiu en la construcció de la via fèrria en congruència amb la coralitat del cinema de De Mille, els maneigs de polítics i financers sense escrúpols que s'oposen a la realització de l'empresa, l'hostilitat i lluita contra els indis enemics dels ferrocarril i, naturalment, la inevitable història sentimental. Però l'apartat del *western* ferroviari no es pot tancar sense una obligada referència a la dislocada paròdia *Los hermanos Marx en el oeste* (*Go West*, 1940), d'Edward Buzzell, en la qual la fúria devastadora dels protagonistes esbocina el comboi per alimentar amb la seva fusta el foc de la locomotora.

L'espai tancat del tren, habitacle transitori on conviuen gents de passada i alienes entre si, ha estat també un lloc privilegiat per a la narrativa criminal. A l'abril de 1924 es va produir un dels episodis delictius més famosos de la crònica negra durant la dictadura de Primo de Rivera, quan una banda va assaltar el vagó-correu de l'expres Madrid-Andalusia, assassinà dos funcionaris en el seu interior i s'endugué un botí de 25.000 pessetes. Aquest assumpte, que remetia als llegendaris assaltaments de trens al llunyà oest americà, va commoure els ciutadans espanyols de l'època i anys més tard inspiraria a I.F. Iquino el seu primer film de llargmetratge, titulat *Al margen de la ley* (1935). Realitzat en ple "bienni negre", va topar amb la censura i la seva estrena es va demorar considerablement. El tema tornaria a ser abordat anys més tard per Francisco Rovira Beleta a *El expreso de Andalucía* (1956).

Però el director que probablement ha emprat amb més saviesa l'espai tancat del ferrocarril com a espai delictiu ha estat Alfred Hitchcock. Poc abans de la Segona Guerra Mundial, l'any 1938 Hitchcock va adaptar la novel·la d'intriga i espionatge *The Whell Spins*, d'Ethel Lina White, per a filmar *Alarma en el expreso* (*The lady vanishes*). L'acció se situa als Balcans, gairebé tota a l'interior d'un tren expres, en el qual



desapareixeria misteriosament una dama anciana (Dame May Whitty), cercada afanyosament per una jove anglesa (Margaret Lockwood), perplexa i atordida davant la negativa de tots els passatgers, assegurant que mai no havia vist tal senyora a l'interior del tren. Film de complot col·lectiu i d'espionatge, Hitchcock va demostrar la seva sobrada perícia tècnica emprant l'acotadíssim espai tancat de l'expres per estructurar la seva posada en escena. Per això es va construir als estudis Islington un vagó ferroviari, amb parets i separacions desplaçables, i es va recórrer a transparències per reproduir els fons en moviment i a maquetes per a obtenir els plans generals. Film claustrofòbic per excel·lència, va demostrar que la intensitat del suspens es potenciava per l'espai hermètic que constitueix un ferrocarril en moviment, i les lliçons de la seva posada en escena serien aprofitades per molts films ulteriors i per molts directors que tindrien present aquest títol clàssic. També el ferrocarril va acomplir un paper privilegiat a una altra pel·lícula posterior de Hitchcock, titulada *Extraños en un tren* (*Strangers on a train*, 1951), de la qual Raymond Chandler va ser coguionista i que es conta entre les millors del director britànic. En aquesta ocasió, un vagó de tren va ser el lloc d'encontre casual de dos "estranyos" amb un problema comú: Guy (Farley Granger), un

campió de tennis que desitja desembarassar-se de la seva dona, ja que ella no consent a atorgar-li el divorci, i Bruno (Robert Walker), que desitja matar el seu pare. Bruno concep l'astut pla de realitzar un doble crim perfecte, sense motivacions ni sospites aparents, ja que Bruno es compromet a matar la dona de Guy i demana a aquest que, a canvi, mati el seu pare. Vet aquí, de nou, l'espai del tren emprat com a lloc de trànsit i d'encontres insòlits, d'encreuaments de vides alienes, de naixement de complicitats, de trama de projectes delictius, o de consumació de delictes. El tren és una "habitació tancada", en argot de narrativa criminal, però una habitació tancada en moviment, amb totes les possibilitats fabuladores que això implica.

L'excitació del periple ferroviari es multiplica quan tal viatge té lloc en situacions insòlites o a llocs exòtics, com la llunyana Xina de principis de segle. La filmografia del ferrocarril compta amb dos memorables viatges pel gran país asiàtic, tractats amb intencions i en registre radicalment dispar: un és el del film soviètic *El expreso azul* (*Goluboi express*, 1929), d'Ilia Trauberg, i l'altre el d'*El expreso de Shanghai* (*Shanghai Express*, 1932) de Josef von Sternberg. L'acció de *Goluboi express* s'inscriu en el cinema soviètic d'exaltació de la lluita revolucionària i antiimperialista a Àsia, que acabava d'oferir una



Hem assenyalat abans que el tren és un recipient heterogeni de persones, grups i classes socials diverses, reunits provisionalment en l'itinerari d'un viatge

obra mestra amb *Tempestad sobre Àsia* (*Potomok Tchingiskana* 1928), de V.I. Pudovkin. En aquesta ocasió, el microcosmos de l'express representa un univers compostat per diferents classes i grups socials, entre els quals no hi falten els representants del poder polític-militar. En el curs del viatge, els passatgers de tercera classe es revoltent contra la violència dels soldats, aconseguint apoderar-se del control de l'express, que avança invencible, com si fos un símbol gràfic de la revolució xinesa. És impossible no pensar en la inspiració d'*El acorazado Potemkin* en veure les imatges de la insurrecció a l'interior de l'express, quan els obrers i camperols prenen les armes dels seus opressors per apoderar-se d'aquell vehicle compartimentat segons els rígids principis de l'estratificació social, des del luxós vagó-restaurant fins al vagó per al ramat. Els pàries de la terra es fan amb el poder, a través del bell símbol del vehicle que ha fet possible la revolució industrial, símbol que serà recurrent en aquests anys de construcció de la URSS: recordi's, per exemple, la instal·lació de la via fèrria a *Turksib* (1929), de Víctor Turín, i a *El camino de la vida* (*Putievka V GIZn*, 1931), de Nicolai Ekk.

També a la remota Xina en insurrecció va ser el marc de *Shanghai Express*, del director austroamericà Josef von Sternberg, film realitzat per a major glòria de l'actriu Marlene Dietrich. En aquesta ocasió, la protagonista, la prostituta de luxe Shanghai Lily, viatja de Pequín a Shanghai per comprar-se un capell. A l'univers tancat del tren es troba amb el capità Harvey (Clive

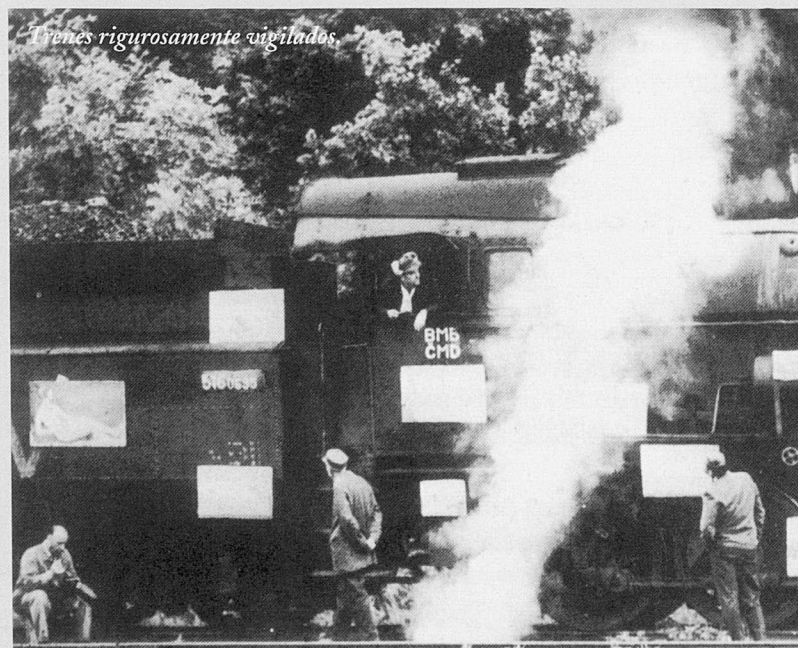
Brook). L'express és detingut pels revolucionaris xinesos, dirigits per Henry Chang, i el capità Harvey és detingut com a ostatge. Shanghai Lily acceptarà entregar-se a Chang per a salvar Harvey de la tortura, però el capità creurà que aquest acte és una mostra d'infidelitat i frivolitat de la protagonista, fins que arribant el tren a Shanghai esbrina la veritat. En aquest cas, la revolució xinesa és emprada com a pretext instrumental per estructurar una història romàntica, molt coherent amb l'univers fabulador i barroc d'Sternberg. I el tren es converteix en vehicle de passions i en convergència de dos destins sentimentals.

Hem assenyalat abans que el tren és un recipient heterogeni de persones, grups i classes socials diverses, reunits provisionalment en l'itinerari d'un viatge. D'entre aquestes persones figuren obrers ferroviaris, els mecànics de la locomotora, com el Jean Gabin de *La bête humaine* (1938), què en Jean Renoir va adaptar la coneguda novel·la d'Emile Zola. Film sobre el qual planteja el fatalisme criminal de l'alcoholisme hereditari, tema present pels escriptors naturalistes, va ser adaptat a la realitat nord-americana contemporània per Fritz Lang en el seu film *Deseos humanos* (*Human desire*, 1954), protagonitzat per Glenn Ford. En el film de Renoir, el director explota a fons la fotogènia i la poètica ferroviària, en un cant a la màquina que té el seu antecedent més il·lustre en el famós melodrama d'Abel Gance *La rueda* (*La roue*, 1921), batejada inicialment amb el significatiu títol *La rose du rail*. En aquest film mut, Gance va utilitzar tots els re-

ursos del muntatge i del ritme per potenciar la plàstica del ferrocarril en ràpid desplaçament, molt acord amb les exaltacions futuristes de l'univers maquinista. Per a il·lustrar musicalment aquesta "simfonia de la màquina" el compositor Arthur Honegger va escriure la partitura *Pacific 231*, que ha passat a ser una peça clàssica. D'aquest descobriment de la fotogènia i de la plàstica del ferrocarril es beneficiarien molts films ulteriors, que van des dels clàssics soviètics fins el film espanyol *El tren expreso* (1954), en què el director argentí León Klimovsky es va inspirar a el poema homònim de Camipoamor. Quant a la utilització del tren com a receptacle d'un microcosmos social, el cinema espanyol hi va recórrer a ella en el llançament de *Cómicos* (1954), de Juan Antonio Bardem, i en el viatge sentimental de Madrid a Toledo mostrat per Francisco Regueiro a *El buen amor* (1963).

Les virtualitats cinematogràfiques fins aquí assenyalades del ferrocarril va ser molt ben emprades pel polonès Jerzy Kawalerowicz, autor l'any 1959 de *Pociąg* (*Tren nocturno*), que va causar gran impacte al ser presentat a la Mostra de Venècia. En aquesta ocasió, la tancada unitat del lloc del trajecte entre Varsòvia i una platja bàltica va permetre l'anàlisi d'un microcosmos social en moviment físic (el desplaçament del tren) i en la seva pròpia dinàmica interna, emprant com element principal la persecució d'un assassí. Film extremadament rigorós en la seva construcció, Kawalerowicz declararia: "El tren és el viatge, l'anunci de canvis, l'esperança d'aventures. Els personatges que parteixen duen amb ells problemes no resolts. Tot el món els té. Fins i tot si pertanyen al passat, se'n recorden d'ells. Els problemes que apareixen a *Pociąg* troben solament la seva solució a l'esfera dels fets. No a la dels sentiments. El tren (espai tancat com una caixa, necessitat de conviure a la força) em resultava particularment útil per a posar fi a aquestes ambigüitats, aquests equívocs, aquestes esperances insatisfetes sobre les quals depèn la fatalitat de la fi del viatge."

Si, com indicam, al principi el ferrocarril ha estat un vehicle privilegiat





Però l'ús més insòlit i imaginatiu del ferrocarril a la història del cinema el devem al belga André Delvaux, en la seva *Una noche, un tren* (Un soir, Un train, 1968)

per la dramaturgia del gènere *western*, un altre gènere no menys tradicional l'ha emprat amb molta assiduitat: ens referim al gènere bèl·lic. En aquest gènere, i a mig camí entre el cinema de ficció i la reconstrucció documental de fets autèntics, es troba el film francès *La bataille du rail* (1946), de René Clement. Primer film de Clement iniciat com un curtmetratge produït amb el recolzament de l'organització Résistance Fer, i ampliat llavors amb la reconstrucció de varis episodis de la resistència ferroviària antinazi entre 1941 i 1944, aquesta pel·lícula militant va venir a ser, tant per la seva tècnica verista com per les seves motivacions polítiques, l'equivalent gal dels primers films de Rossellini sobre la lluita resistent a Itàlia. Però, a pesar del Gran Premi que va rebre a la primera edició del Festival de Cannes, el film no es va exportar i va tenir escassa repercussió en el si del cinema francès. Més populars serien ser algunes cintes bèl·liques nord-americanes, com *El tren* (*The train*, 1965), de John Frankenheimer que va vertebrar el seu suspens en els intents de la resistència francesa per a impedir que un tren faci arribar els trossos artístics francesos confiscats a Berlín. Molt divers d'aquest film, que era pròpiament un film d'aventures amb pretext argumental agafat del context bèl·lic, va resultar l'excel·lent film txec *Trenes rigurosamente vigilados* (*Ostre sledovane vlaky*, 1966), primer llargmetratge de Jiri Menzel, basat en una novel·la de Bohoumil Hrabal, qui va col·laborar en el guió.

En aquesta comèdia intimista i àcida, pràcticament tota l'acció transcorre en una petita estació ferroviària — com en el film clàssic alemany *El rail* (*Scherben*, 1922), de Lupu Pick — durant la Segona Guerra Mundial. En aquesta ocasió, la típica història del sabotatge antinazi va tenir el contrapunt dels turments de l'*ejaculatio praecox* que pateix el jove protagonista ferroviari, perfecte exemple de l'antiheroi a contracorrent d'arquetips sacralitzadors, qui intenta suïcidar-se a causa de la seva frustració sexual, abans de morir a l'explosió d'un tren nazi que transporta municions. Aquest tractament heterodox resultaria conflictiu, ja que a la Unió Soviètica el



film va ser jutjat com un insult al moviment de resistència antinazi i quan va rebre l'Òscar al millor film estranger se'l va acusar de complicitat amb els sionistes de Hollywood.

Però l'ús més insòlit i imaginatiu del ferrocarril a la història del cinema el devem al belga André Delvaux, en la seva *Una noche, un tren* (*Un soir, Un train*, 1968). Aquesta curiosa pel·lícula constitueix, en realitat, en un viatge el qual Delvaux ha definit com a "espai interior", que trenca el món de les percepcions quotidianes i el significat del qual és sempre incert i ambigu. Aquest és el viatge que emprèn Mathias (Yves Montand), unit a Anne (Anouk Aimée) en una relació que ha estat feliç. Dirigeix una mirada retrospectiva a les seves vides mentre viatgen en un tren. I quan es disposen a parlar, resten silenciosos; solament s'atreveixen a unes mirades, perquè la presència d'altres passatgers els impedeixen desfer el malentès. I Anne desapareix. El tren s'atura i Mathias, amb altres dos passatgers més que han baixat, no poden tornar a pujar quan el tren arranca i els abandona en ple despoblat, on ocorren estranys successos, igualment que als carrers o en els llocs d'una po-

blació a la qual arriben exhaustes després de llargues hores de caminada. Encara que Mathias ha modificat la seva actitud cap a Anne, és ja massa tard per fer-la feliç. Realitzat sobre el límit que separa el món quotidià i el món imaginari, André Delvaux ha declarat: "Jo volia a *Un soir, un train* filmar vells combois tal com els mostra Paul Delvaux a les seves pintures, perquè això revela simultàniament una sèrie de decorats que, per a mi, són els més significatius que conec: vells carrers belgues de la ciutat de província que desemboquen en un buit; la il·luminació nocturna de les aldees, blavenca, blanquinosa, vells combois i tramvies elèctrics. En un viatge, sabem sempre quan partim, però mai no sabem amb exactitud quan arribam ni a on arribam. I això és el que li succeeix a Mathias a la pel·lícula.

Amb *Un soir, un train*, el ferrocarril documental de Lumière, arrabassat de l'estètica naturalista vuitcentista, arriba a la fi a la inquietant estació de l'"espai interior", en la qual ja tot és possible. ■

NOTA:

Article publicat per gentilesa de la Filmoteca Espanyola.